

Warum Nahrungsmittel verschwenden, nur um etwas zu ersetzen, von dem wir schon zu viel haben?

geschrieben von Marita Noon | 26. Mai 2016

Zum Zeitpunkt der Genehmigung war es unvorstellbar, dass die Amerikaner nur ein Jahrzehnt später weniger Benzin verbrauchen würden anstatt mehr. Anstatt einen bestimmten oder sogar wachsenden Prozentsatz von Äthanol zu verlangen, schrieb das Gesetz eine zunehmende Menge vor – was zu unvorhergesehenen Komplikationen führte.

Seit das Gesetz in Kraft trat, haben wir weniger Benzin verbraucht, hauptsächlich wegen verbesserter Benzin-Effizienz und einer allgemein sich abkühlenden Wirtschaft (d. h. weniger Menschen fahren täglich zur Arbeit und wieder nach Hause). Die Vorschrift zu mehr und mehr Äthanol in weniger und immer weniger Benzin ist nicht das, was das Gesetz erreichen wollte.

Man glaubte, dass der RFS dabei helfen würde, Energieunabhängigkeit zu erreichen und CO₂-Emissionen zu reduzieren – beide Ziele entstammen einer anderen Ära.

Der RFS wurde zu einer Zeit in Kraft gesetzt, als die Ölerzeugung in den USA am Tiefpunkt einer Jahrzehnte langen Abnahme angelangt war. Zu jener Zeit wusste niemand, dass die Trendlinie sich komplett umkehren würde, geschuldet der amerikanischen Ingenieurskunst sowie den Innovationen horizontaler Bohrungen und hydraulischen Brechens, die eine neue Ära des Überflusses eingeläutet haben. Außerdem glaubte man, dass auf Mais basierender Treibstoff (welcher die Hauptquelle der Äthanol-Erzeugung in den USA ist) die CO₂-Emissionen reduzieren werde – obwohl die Ergebnisse schon damals im besten Falle fragwürdig waren.

Seit der RFS in ein Gesetz gegossen worden ist, wurden zahlreiche Studien durchgeführt, um die umweltlichen Vorteile von Äthanol gegenüber Benzin zu bestimmen – von denen viele zu dem Ergebnis gekommen waren, dass Äthanol tatsächlich schädlicher als Benzin ist. Bei einer Anhörung des House Oversight Committee vor ein paar Tagen hat John DeCicco, ein Forschungsprofessor am Energy Institute der University von Michigan gesagt: „Die Studien mit der Hypothese, dass Biotreibstoffe kohlenstoffneutral sind, sind betrügerisch“. Das Journal *Morning Consult* schreibt dazu: „Er fand heraus dass die Gesamtemissionen von Äthanol bis zu 70% höher sind als bei traditionellem Benzin“.

Äthanol hat eine ungewöhnliche Koalition von Gegnern. Werbespots der Äthanol-Lobby kolportieren, dass ausschließlich „Big Oil“ die Äthanol-Vorschrift beendet sehen wolle. Dieser Behauptung widerspricht die

Website www.FactCheck.org: „Viele verschiedene Umweltgruppen sind ebenfalls schwer dagegen. Ebenso wie eine breite Koalition, unter anderem mit Restaurantbesitzern, die einen Aufwärts-Preisdruck für ihre Speisen befürchten, und Bootsherstellern, die über die Probleme erbost sind, die Äthanol in den Bootsmotoren anrichten kann“.

Trotz dieser Kontroverse behauptet die EPA, dass der RFS ein „Erfolg“ ist. Janet McCabe, Assistenz-Administratorin des Office of Air and Radiation [etwa: Büro für Luft und Strahlung] bei der EPA sagt: „Damit ist die Herstellung von Biotreibstoff sowie der Verbrauch in den USA auf ein höheres Niveau gestiegen als in jeder anderen Nation. Diese Regierung hat sich verpflichtet, das RFS-Programm am Laufen zu halten und damit fortwährendes Wachstum der Produktion und des Verbrauchs von Biotreibstoff zu befeuern. Außerdem sollen die Klimaziele und die Vorteile der Energie-Unabhängigkeit erreicht werden, die dem Kongress mittels dieses Programms vorschweben“.

Wenn man dies alles weiß, kommt es nicht überraschend, dass die Biotreibstoff-Industrie – die ohne die Äthanol-Vorschrift gar nicht existieren würde – nicht glücklich war, als die EPA am 18.Mai ihre Vorschriften zur Beimischung von Äthanol für das Jahr 2017 bekannt gab. Sie machte Gebrauch von ihren Freiheiten bzgl. Adjustierungen, und die Vorschriften verlangten jetzt weniger als das Gesetz, aber mehr, als auf dem Markt nachgefragt wird. Das *Wall Street Journal* (WSJ) schreibt: „EPA-Funktionäre sagen, dass sie ein Gleichgewicht anstreben zwischen dem Ziel des Kongresses, mehr Äthanol zu verbrauchen und den Realitäten des gegenwärtigen Treibstoff-Marktes und der Infrastruktur“. Stattdessen war niemand glücklich.

Im Biomass Magazine verteidigt McCabe die Maßnahme: „Die Tatsache, dass der Kongress sich entschieden hat, zunehmende und substantielle Mengen erneuerbarer Treibstoffe vorzuschreiben, signalisiert eindeutig dessen Absicht, Anreize zu schaffen, um die Versorgung mit erneuerbarem Treibstoff zunehmen zu lassen und Hindernisse im Markt zu überwinden. Die Standards, die wir vorschlagen, würden jene Anreize bieten“.

Chet Thompson, Präsident der American Fuel & Petrochemical Manufacturers, welche Raffinerien repräsentieren, die diesen Vorschriften folgen, erwiderte: „Die EPA-Vorschläge drohen, Verbraucher dazu zu zwingen, mehr Biotreibstoffe zu verbrauchen, als Fahrzeuge, Maschinen und Treibstoff-Infrastruktur verkraften können. Die vorgeschlagenen Volumina gehen immer noch über die Realitäten des Marktes hinaus“.

Im Gegensatz dazu sagte Chip Bowling, Präsident der National Corn Growers Association: „In der Vergangenheit hat die EPA einen Mangel an Treibstoff-Infrastruktur als einen der Gründe angeführt, warum das Statut nicht erfüllt wurde. Unsere Maisbauern und die Äthanol-Industrie haben reagiert. Während des vorigen Jahres haben wir Millionen Dollar investiert, zusammen mit der Biofuel Infrastructure Partnership im US-

Landwirtschaftsministerium, um öffentliche und private Investitionen in neue Äthanol-Pumpen und Treibstoff-Infrastruktur zu bestärken. Tatsache ist, dass der heutige Autofahrer mehr Zugang zu einer Auswahl erneuerbarer Treibstoffe hat als jemals zuvor“.

Hinsichtlich der EPA-Entscheidung vom 18. Mai sagte mir DeCicco: „Die EPA versucht, einen ökonomischen Mittelweg zu gehen zwischen Befürwortern und Gegnern. Aber mit dem RFS wurde die Umwelt aus der Bahn geworfen. Im Gegensatz zu dem, was vom Energieministerium und einigen anderen Regierungs-Agenturen beabsichtigt war, machen Biotreibstoffe die CO2-Emissionen schlimmer als besser“.

Bei der oben erwähnten Anhörung vor dem Weißen Haus bezeichnete der Abgeordnete Jim Jordan von den Republikanern den RFS als „ein klassisches Beispiel, was passiert, wenn man eine Schar von Politikern zusammen bringt, die glauben, klüger zu sein als der Markt“.

Frank Macchiarola vom American Petroleum Institute fordert den Kongress auf, „den RFS außer Kraft zu setzen oder signifikant zu reformieren“. Er stellt fest: „Beide Seiten des Disputes stimmen darin überein, dass dieses Programm gescheitert ist, und wir erneuern unsere Forderung an den Kongress, entsprechend aktiv zu werden“.

Als Beweis für den Standpunkt von Macchiarola und vor Inkrafttreten der neuen Vorschriften 2017 haben die US-Repräsentanten Bill Flores (R-TX), Peter Welch (D-VT), Bob Goodlatte (R-VA), Jim Costa (D-CA), Steve Womack (R-AR) und Cedric Richmond (D-LA) überparteilich eine RFS-Reform vorgeschlagen. Das Food and Fuel Consumer Protection-Gesetz H.R. 5180 begrenzt die RFS-Vorschrift auf ein Niveau, das die Autos, Lastwagen, Boote und andere Kleinmaschinen leicht verkraften können. In der Eingabe „wird die EPA angewiesen, gegenwärtigen Markt-Realitäten Rechnung zu tragen und die maximale Beimengung von Äthanol in Benzin auf 9,7 Prozent des projizierten Benzin-Verbrauchs zu begrenzen“. Die Unterstützer dieser Eingabe veröffentlichten ein Statement, in dem der RFS „nicht nachhaltig“ genannt wird.

Es ist an der Zeit, wieder dem freien Markt zu überlassen – und nicht dem Kongress, nicht ungewählten Bürokraten, nicht Vorschriften, nicht künstlich aufgeblähtem Wachstum in einem ausgewählten Industriebereich – welchen Treibstoff wir verwenden wollen. Weil Äthanol ein effektiver Oktan steigernder Zusatz ist, wird es immer Markt-Nachfrage geben. Landwirte, die darin investiert haben, werden nicht aus dem Geschäft gedrängt. Das Food and Fuel Consumer Protection-Gesetz bietet einen vernünftigen Ausweg auf eine in guter Absicht erfolgten, aber gescheiterten Gesetzgebung, wenn man den RFS nicht gleich ganz aufheben möchte (wofür es kaum Zustimmung geben dürfte).

Link:

<http://oilpro.com/post/24609/why-waste-food-to-replace-something-we-already-have-too-much>

Übersetzt von Chris Frey EIKE